

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 945, DE 4 DE ABRIL DE 2020

Dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da **covid-19** no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Esta Medida Provisória dispõe sobre:

- I - medidas especiais em resposta à pandemia decorrente da **covid-19** com o objetivo de garantir a preservação das atividades portuárias, consideradas essenciais; e
- II - a cessão de uso especial de pátios sob administração militar.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, o Órgão Gestor de Mão de Obra não poderá escalar trabalhador portuário avulso nas seguintes hipóteses:

I - quando o trabalhador apresentar os seguintes sintomas, acompanhados ou não de febre, ou outros estabelecidos em ato do Poder Executivo federal, compatíveis com a **covid-19**:

- a) tosse seca;
- b) dor de garganta; ou
- c) dificuldade respiratória;

II - quando o trabalhador for diagnosticado com a **covid-19** ou submetido a medidas de isolamento domiciliar por coabitação com pessoa diagnosticada com a **covid-19**;

III - quando a trabalhadora estiver gestante ou lactante;

IV - quando o trabalhador tiver idade igual ou superior a sessenta anos; ou

V - quando o trabalhador tiver sido diagnosticado com:

- a) imunodeficiência;
- b) doença respiratória; ou
- c) doença preexistente crônica ou grave, como doença cardiovascular, respiratória ou metabólica.

§ 1º O Órgão Gestor de Mão de Obra deverá encaminhar à autoridade portuária semanalmente lista atualizada de trabalhadores portuários avulsos que estejam impedidos de ser

escalados, acompanhada de documentação que comprove o enquadramento dos trabalhadores em alguma das hipóteses previstas no **caput**.

§ 2º A comprovação dos sintomas de que trata o inciso I do **caput** poderá ser realizada por meio de atestado médico ou outra forma estabelecida em ato do Poder Executivo federal.

§ 3º Os trabalhadores que se enquadrem em alguma das hipóteses previstas no **caput** poderão enviar a documentação comprobatória de sua situação ao Órgão Gestor de Mão de Obra por meio eletrônico.

§ 4º Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III do **caput**, os trabalhadores ficarão obrigados a informar imediatamente ao Órgão Gestor de Mão de Obra qualquer alteração em sua situação.

Art. 3º Enquanto persistir o impedimento de escalação com fundamento em qualquer das hipóteses previstas no art. 2º, o trabalhador portuário avulso terá direito ao recebimento de indenização compensatória mensal no valor correspondente a cinquenta por cento sobre a média mensal recebida por ele por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020.

§ 1º O pagamento da indenização será custeado pelo operador portuário ou por qualquer tomador de serviço que requisitar trabalhador portuário avulso ao Órgão Gestor de Mão de Obra.

§ 2º O valor pago por cada operador portuário ou tomador de serviço, para fins de repasse aos beneficiários da indenização, será proporcional à quantidade de serviço demandado ao Órgão Gestor de Mão de Obra.

§ 3º O Órgão Gestor de Mão de Obra deverá calcular, arrecadar e repassar aos beneficiários o valor de suas indenizações.

§ 4º Na hipótese de o aumento de custos com o trabalho portuário avulso decorrente da indenização de que trata este artigo ter impacto sobre os contratos de arrendamentos já firmados, estes deverão ser alterados de maneira a promover o reequilíbrio econômico-financeiro.

§ 5º A administração do porto concederá desconto tarifário aos operadores portuários pré-qualificados que não sejam arrendatários de instalação portuária em valor equivalente ao acréscimo de custo decorrente do pagamento da indenização de que trata este artigo.

§ 6º O benefício a ser pago aos trabalhadores portuários avulsos de que trata o **caput**:

I - terá natureza indenizatória;

II - não integrará a base de cálculo do imposto sobre a renda retido na fonte ou da declaração de ajuste anual do imposto sobre a renda da pessoa física do empregado;

III - não integrará a base de cálculo da contribuição previdenciária e dos demais tributos incidentes sobre a folha de salários;

IV - não integrará a base de cálculo do valor devido ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, instituído pela Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e pela Lei Complementar nº 150, de 1º de junho de 2015; e

V - poderá ser excluída do lucro líquido para fins de determinação do imposto sobre a renda da pessoa jurídica e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido das pessoas jurídicas tributadas pelo lucro real.

§ 7º Não terá direito à indenização de que trata este artigo, ainda que estejam impedidos de concorrer à escala, os trabalhadores portuários avulsos que:

I - estiverem em gozo de qualquer benefício do Regime Geral de Previdência Social ou de regime próprio de previdência social, observado o disposto no parágrafo único do art. 124 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991; ou

II - perceberem o benefício assistencial de que trata o art. 10-A da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

Art. 4º Na hipótese de indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos para atendimento às requisições, os operadores portuários que não forem atendidos poderão contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por tempo determinado para a realização de serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se indisponibilidade de trabalhadores portuários qualquer causa que resulte no não atendimento imediato às requisições apresentadas pelos operadores portuários ao Órgão Gestor de Mão de Obra, tais como greves, movimentos de paralisação e operação-padrão.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício com fundamento no disposto no **caput** não poderá exceder o prazo de doze meses.

Art. 5º A Lei nº 9.719, de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º

§ 1º O Órgão Gestor de Mão de Obra fará a escalação de trabalhadores portuários avulsos por meio eletrônico, de modo que o trabalhador possa habilitar-se sem comparecer ao posto de escalação.

§ 2º O meio eletrônico adotado para a escalação de trabalhadores portuários avulsos deverá ser inviolável e tecnicamente seguro.

§ 3º Fica vedada a escalação presencial de trabalhadores portuários.” (NR)

Art. 6º A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10.

.....

XV - atividades portuárias.” (NR)

Art. 7º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 40.

.....

§ 5º Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o § 1º, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva.” (NR)

alterações:

Art. 8º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão que tenha os seguintes objetivos:

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança; e

II - promover a coordenação entre:

- a) os serviços de controle de passageiros;
- b) a administração aeroportuária;
- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo; e
- e) as empresas de serviços auxiliares.

Parágrafo único. Compete, ainda, à comissão de que trata o **caput** propor diretrizes destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.” (NR)

Art. 9º As disposições constantes dos art. 2º, art. 3º e art. 4º produzirão efeitos pelo prazo de cento e vinte dias, contado da data de publicação desta Medida Provisória.

Parágrafo único. O estabelecido no **caput** poderá ser prorrogado por ato do Poder Executivo federal.

Art. 10. Fica autorizada a cessão de uso especial de pátios sob administração militar, a título gratuito, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, nacionais, a título precário, durante o período do estado de calamidade pública decorrente da pandemia da **covid-19**.

§ 1º A cessão comportará apenas o uso de células de espaço físico, a serem determinadas pelo Comando da Aeronáutica.

§ 2º A cessão será formalizada por meio de termo, que conterá as condições estabelecidas e a finalidade de sua realização e será subscrito pela cessionária, hipótese que implicará sua anuência.

§ 3º Na hipótese de aplicação do imóvel, parcial ou integral, diversa da prevista nesta Medida Provisória e no termo de que trata o § 2º, a cessão se tornará nula, independentemente de ato especial.

§ 4º A cessão não acarretará ônus para a União e as atividades necessárias à movimentação de pátio, à manutenção e à utilização das aeronaves correrão às contas da cessionária.

§ 5º A cessionária ficará sujeita às condições existentes e às condições estabelecidas pelo Comando da Aeronáutica para acesso às áreas cedidas, com vistas à segurança das instalações militares.

§ 6º A União não se responsabilizará por danos eventuais causados a aeronaves ou a terceiros em decorrência da cessão de uso especial prevista no **caput**.

§ 7º A cessionária será obrigada a zelar pela conservação do imóvel e será responsável pelos danos ou prejuízos tenha causado.

Art. 11. Ficam revogados o § 1º e o § 2º do art. 95 da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 12. Esta Medida Provisória entra em vigor na data da sua publicação.

Brasília, 4 de abril de 2020; 199º da Independência e 132º da República.

Brasília, 21 de Março de 2020

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Senhoria a anexa proposta de Medida Provisória que dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia de coronavírus (Covid-19) no âmbito do setor aéreo e portuário.

2. Diante da declaração pela Organização Mundial da Saúde (OMS), em 11 de março de 2020, de Pandemia causada pelo novo coronavírus (Covid-19); que o surto deste vírus constitui uma emergência de Saúde Pública de Importância Internacional, o mais alto nível de alerta da Organização, conforme previsto no regulamento sanitário internacional; em função seu aumento exponencial dos casos confirmados no Brasil nos últimos dias e em decorrência da possibilidade de que o aumento do número de pessoas infectadas pressionará o sistema de saúde do país, tendo em vista sua limitada capacidade hospitalar, entende-se que é necessário esforço conjunto de toda a sociedade para conter a disseminação da doença.

3. A comunidade científica caracteriza o COVID-19 como vírus cujas propriedades ainda não são conhecidas, com impacto substancial na efetividade das políticas implementadas, com a necessidade de “adoção de uma abordagem de precaução em relação a surtos pandêmicos correntes e potenciais que necessitam incluir padrões de restrição de mobilidade em estágios precoces de um surto”.

4. Tem se verificado que a transmissão ocorre de pessoa a pessoa a partir de gotículas respiratórias ou contato próximo (dentro de 1 metro) e que pessoas em contato com alguém que possua sintomas respiratórios (espirros, tosse, etc.) estão em risco de exposição a gotículas respiratórias potencialmente infecciosas.

5. Esse tipo de transmissão implica no aumento do risco para grupos de trabalhadores que laboram em regime de confinamento, e como no setor portuário, parte dos trabalhadores compartilham instalações físicas no local de trabalho, entende-se essencial tomar precauções emergenciais para sua proteção.

6. Ademais, o setor portuário é essencial para a economia nacional. Ele representa cerca de 95% da corrente de comércio exterior que passa pelo país e movimenta, em média, 293 bilhões anualmente, o que representa 14,2% do PIB brasileiro. Hoje, 100% das cargas do agronegócio são escoadas pelos portos e diversos artigos de primeira necessidade também são importadas neste meio. Assim, é essencial para se evitar o desabastecimento de cadeias produtivas, impactando toda a população, a continuidade desta atividade mesmo diante da declaração da pandemia e das orientações governamentais e sanitárias que estimulam o fechamento de empresas, quarentena e outras medidas para evitar a rápida disseminação.

7. Sugere-se assim, para auxiliar na escalação de trabalhadores portuários avulsos, o uso de novas tecnologias, por meios eletrônicos de forma remota, que permita ao trabalhador se habilitar e ser escalado sem comparecimento em posto de escalação.

8. Sugere-se também que se evite a escalção de trabalhadores portuários avulsos que estejam no grupo de risco como: que apresentem sintomas semelhantes a gripe ou resfriado, sejam diagnosticados com COVID-19, que estejam gestantes ou lactantes, com idade igual ou superior a sessenta anos ou que tenham imunodeficiência, doenças respiratórias ou doenças preexistentes crônicas ou graves.

9. Enquanto persistir o impedimento citado no parágrafo anterior, e com vistas a mitigar os efeitos de tal medida, propõem-se a previsão de recebimento de indenização compensatória mensal em valor correspondente a cinquenta por cento da média mensal recebida pelo trabalhador avulso impedido por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra entre 1º de setembro de 2019 e 29 de fevereiro de 2020.

10. Caso o aumento de custos com o trabalho portuário avulso, decorrente da indenização proposta, tenha impacto sobre os contratos de arrendamentos já firmados, os respectivos instrumentos deverão ser reequilibrados. Quanto aos operadores portuários que não sejam arrendatários de instalação portuária, esses receberão da administração do porto desconto tarifário em valor equivalente ao acréscimo do custo decorrente do pagamento da supracitada indenização.

11. Assim, no intuito de não ocasionar solução de continuidade nas operações portuárias em caso de indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos para atendimento às requisições, fica previsto que os operadores portuários que não sejam atendidos possam contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por tempo determinado para realização de serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações.

12. No setor aéreo, observa-se que com a disseminação acelerado do COVID-19, as pessoas deixaram de viajar e o governo de vários países, para tentar conter a expansão da pandemia, passaram a adotar medidas, tais como a restrição de ingresso de estrangeiros e fechamento de aeroportos, gerando uma forte redução da demanda por voos domésticos e internacionais no mundo. No Brasil, a demanda por voos domésticos caiu 85% e por internacional, 95% em relação ao mesmo período de 2019. Essa queda da demanda, sem precedentes na história do setor, forçou as empresas aéreas a cancelar um elevado número de voos.

13. Nesse contexto, deve-se considerar que haverá a necessidade de grande número de posições de estacionamento para a permanência das aeronaves dessas empresas aéreas em solo por período ainda indefinido. Isso implicará em custos extraordinários para as empresas aéreas em um momento em que suas receitas estão sendo consideravelmente impactadas e reduzidas, gerando um alto risco de saída das companhias aéreas do mercado, sem paralelo na economia nacional.

14. A proposição visa autorizar a cessão de uso especial de pátios sob administração militar, a título gratuito, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, nacionais, a título precário, durante o período do estado de calamidade pública decorrente da pandemia dacovid-19.

15. Por fim, com vista a adequar a art. 95 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/86) aos normativos e recomendações atuais, como a Lei de criação da ANAC (Lei n. 11.182/2005), responsável pela determinação das normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil, bem como do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional, que determina a criação da Organização da Aviação Civil

Internacional (OACI), o qual possui como objetivo reger a Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - AVSEC em âmbito da aviação civil internacional.

16. Nesse sentido, propõe-se que a comissão para tratar dos temas afetos à AVSEC possua, entre outras competências, a função de propor diretrizes destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas, conforme orientação da OACI.

17. Esse conjunto de alterações no arcabouço legal se mostra de extrema relevância e urgência em razão da crise global que afeta fortemente o Brasil, que diante do quadro de pandemia se mostra extremamente necessário esforço conjunto de toda a sociedade para conter a disseminação da doença (COVID-19).

18. São essas, Senhor Presidente, as razões que justificam a edição da proposta de Medida Provisória, que ora submetemos à sua elevada apreciação.

Respeitosamente,

Assinado por: Tarcisio Gomes de Freitas, Fernando Azevedo e Silva

MENSAGEM Nº 155

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 945, de 4 de abril de 2020 que “Dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da **covid-19** no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar”.

Brasília, 4 de abril de 2020.

OFÍCIO Nº 166/2020/SG/PR

Brasília, 4 de abril de 2020.

A Sua Excelência o Senhor
Senador Sérgio Petecão
Primeiro Secretário
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento
70165-900 Brasília/DF

Assunto: Medida Provisória.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem na qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 945, de 4 de abril de 2020, que "Dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da **covid-19** no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar".

Atenciosamente,

JORGE ANTONIO DE OLIVEIRA FRANCISCO
Ministro de Estado Chefe da Secretaria-Geral
da Presidência da República